

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT  
Voor deze:

Etten-Leur 13-juli-2004,  
Betreft : oplossing fileprobleem,  
Uw kenmerk: DGP/PCO/u.04.01883  
Referte : uw mail van 16-06-04.

Geachte,

Naar aanleiding van uw mail volgen hier enige richtinggevende gedachten.

Het *verkeer* (in zijn huidige vorm, gebaseerd op massamotorisering) is slechts honderd jaar jong en lijkt nu reeds de grenzen van haar bestaan te bereiken. Als bij een ziek lichaam spreken wij van *verkeersinfarcten*.

Het doen spreken over verkeer, het nadenken, alsmede het bewegen hierin kent, een psychologische component in velerlei facetten.

Dat hierdoor de eventuele oplossingen door de mens bedacht, enigszins onbeholpen lijken kan niet anders dan vanzelfsprekend worden gevonden door ons.

Gelet echter op de immense inspanningen die ons land zich in *financieel* en *maatschappelijk* opzicht weet te getroosten menen wij; met alle respect naar reeds geleverde inspanningen; dat zulks toe is aan een evenzo ingrijpende aanpak als die bij een fysiologisch infarct.

Daar ondergetekenden gezamenlijk meer dan vijftig jaar ervaring hebben opgedaan op onze wegen en wij ons met meer dan gemiddelde belangstelling hebben gezorgd om dit probleem, menen wij deze radicale aanpak die, wellicht alle typeringen recht doet, te moeten lanceren als het plan "ROME"<sup>©</sup>

Alvorens over te gaan tot lancering meenden wij er goed aan te doen onze plannen te spiegelen aan de "RIJKSBEGROTING 2004".

"ROME"<sup>©</sup> heeft veelal betrekking op wegen en weggebruikers en probeert op een; zij het controversieel; innovatieve wijze een langdurige verlichting te bieden aan de zgn. *congestie gebieden*.

Als éérste zou mede gelet op de economische en maatschappelijk noodzaak, naar ons inziens Rotterdam naar de aanbevelingen van "ROME"<sup>©</sup> geherstructureerd dienen te worden.

---

## Spiegeling van "ROME"© aan de RIJSBEGROTING 2004.

### **Wat is het voorgenomen beleid van Verkeer en Waterstaat voor wegen?**

De komende jaren staan voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat onder andere in het teken van onderhoud van wegen en het terugdringen van files op de Nederlandse wegen.

*"ROME"© heeft als belangrijkste aspect het elimineren/terugdringen van files. De wijze waarop zal met zich mee brengen dat het steeds weer terugkerende onderhoud met veel minder overlast voor het verkeer kan plaatsvinden.*

### **Wegen.**

Voor gerichte aanpak van files is 715 miljoen euro extra beschikbaar.

*Voor een geringere hoeveelheid middelen kan "ROME"© worden toegepast. De effecten zullen niet slechts symptoombestrijding zijn doch langduriger van aard.*

#### Het "Kwartje van Kok".

*De tekorten die in de aanvankelijke "RIJSBEGROTING 2004" tot 2010 reeds 1.3 miljard euro bedragen kunnen in de door "ROME"© voorgestelde plannen veel geringer zijn en derhalve kan het "Kwartje van Kok" wellicht anders aangewend worden.*

### **De beleidsagenda.**

Verkeer en Waterstaat wil slagvaardig, betrouwbaar, slim en samen met mensen en bedrijven werken aan problemen die hen raken.

Daarnaast is van belang dat VenW zich sterk maakt voor behoud van de internationale concurrentiepositie van de mainports Rotterdam en Schiphol.

*Bij de éérste pilot van "ROME"© krijgt de concurrentiepositie van Rotterdam als mainport centrale aandacht. Mede gelet op de ontplooiing van de 2<sup>e</sup> Maasvlakte zijn hiervoor speciale voorzieningen te treffen.*

### **Betrouwbare infrastructuur (capaciteit).**

Burgers en bedrijven kampen in toenemende mate met files op de weg, een grotere benutting hiervan en strengere veiligheids- en milieueisen alsmede de kwaliteit van de leefomgeving.

De opbrengst van het "Kwartje van Kok" wendt het kabinet vooral aan voor de kwaliteitsverbetering van wegen en andere infrastructuur. De prioriteitsvolgorde is daarbij:

1. Het op orde brengen van de onderhoudstoestand;
2. Het beter benutten van de bestaande infrastructuur en;
3. Het selectief uitbreiden van de infrastructuur.

*"ROME"© zal duidelijk maken dat de wegen beter benut kunnen worden en wel op zodanige wijze dat van meetbare doorstroomverbetering en dus capaciteitstoename sprake is.*

*De achterstand in de onderhoudstoestand van de wegen zal met minder overlast voor de overige weggebruikers weggewerkt kunnen worden.*

### **Weg.**

De kosten voor het in stand houden van wegen neemt toe.

Sinds 1994 is er 30% meer verkeer op autosnelwegen bijgekomen. Het extra belastende vrachtverkeer is zelfs met 40% gegroeid.

*De te verwachten stijgingen van deze cijfers zullen door "ROME"© ruimschoots worden ondervangen en het kabinet en daarop volgende kabinetten de benodigde ademruimte gunnen zich op de toekomst te beraden.*

## ZSM.

V en W voert het programma voor een slimmere en betere benutting van de wegen (Zichtbaar, Slim, Meetbaar, ZSM) in. Tot 2006 zal er 150 km extra spitsstroken en ongeveer 160 km plusstroken worden aangelegd.

*Gelet op de kosten die 1 km (één km) autosnelweg kost om aan te leggen (11.344.505,40 euro per km \*) kan "ROME"© dus niet op een gunstiger tijdstip komen.*

*Indien juist geïmplementeerd zal "ROME"© in het kader van bovenstaande niet alléén betekenen "Zichtbaar, Slim en Meetbaar" maar eveneens **Zo Spoedig Mogelijk**.*

*Wij claimen met "ROME"© een spoediger herstel van de rust op de wegen en een toename van de leefkwaliteit van de er omheen liggende gebieden. Zulks zou nog deze kabinetsperiode een aanvang kunnen nemen.*

*De gelden die met "ROME"© ongetwijfeld bespaart gaan worden kunnen wellicht worden aangewend om een beoogde gedragsbeïnvloeding van weggebruikers te bewerkstelligen (voorlichting, educatie en handhaving).*

- bron Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

## Kwaliteit en leefomgeving

### Weg en spoor

Een groeiende mobiliteit leidt op steeds meer plaatsen rond de infrastructuur tot leefbaarheidproblemen (geluid, luchtkwaliteit, inpassing en ontsnippering).

*Dit nu zijn o.a. mede de drijfveren geweest om reeds tien jaren geleden te beginnen met de ontwikkeling van "ROME"©.*

*Rotterdam alsmede andere steden zullen wederom leefbare en adembare steden zijn.*

### Effectief besturen en ordenen Meer armslag voor de mainports.

V en W maakt zich sterk voor behoud van de internationale concurrentiepositie van de mainports Rotterdam en Schiphol.

*Het plan "ROME"© beoogd voor Rotterdam alsmede Amsterdam een extra impuls te geven aan hun mainportpositie, zulks evenzo in relatie tot de 2<sup>o</sup> Maasvlakte.*

### De beleidsartikelen Interne veiligheid wegverkeer.

Het beleid is er op gericht om een bijdrage te leveren aan het verminderen van het aantal doden en het aantal ziekenhuisgewonden in het wegverkeer.

*Gelet op de maatschappelijke kosten die vorenstaande met zich meebrengt en de te verwachten toename van de veiligheid door implementatie van "ROME"© die een verbetering van de veiligheid bewerkstelligt, zal ook hier "winst" geboekt kunnen worden.*

### **Interne veiligheid weg.**

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling.

Uit nadere analyses is gebleken dat het vracht en bestelverkeer op de weg relatief veel betrokken zijn bij ongevallen met slachtoffers, met name dodelijke ongevallen.

*De zgn. pakketdiensten/bodediensten en sneltransporteurs ondervinden grote problemen door de dagelijkse filevorming in en rond de steden waar hun werkgebied is. Het begrip "just in time delivery" komt hierdoor onder druk te staan en laat de gemiddelde chauffeur voortdurend onder onveilige stress werken.*

*De bereikbaarheidsstoename die "ROME"© bewerkstelligt kan een positieve bijdrage leveren.*

### **Externe veiligheid.**

Beleidsvoorbereiding en ontwikkeling.

Door het kabinet Kok II is een impuls gegeven aan het externe veiligheidsbeleid, waarvan ook het transport van gevaarlijke stoffen deel uitmaakt.

*Voor Rotterdam en omgeving is binnen "ROME"© bijzondere aandacht gegeven aan de gevaarlijke stoffen.*

### **Kwaliteit verbindingen.**

Het beleid is gericht op het versterken van de samenhang in het totale goederenvervoernetwerk door er voor te zorgen dat er verbindingen tussen de mainports, de havens, de knoop/overslagpunten, de belangrijke nationale economische centra en de economische centra in het buitenland van voldoende kwaliteit zijn (weg, rail, water en buisleidingen). De beleidslijn is hierbij dat allereerst ingezet wordt op het zoveel mogelijk in goede staat brengen en houden van de reeds aanwezige infrastructuur (beheer en onderhoud); vervolgens het zo optimaal mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur en, indien dit niet leidt tot voldoende capaciteit en kwaliteitsverbetering, te komen tot selectieve aanleg van nieuwe infrastructuur.

*Het voorgaande zou mede als een doelstelling van "ROME"© kunnen worden aangemerkt en is derhalve één van de pijlers onder het plan.*

### **Financiële stimulering.**

De haalbaarheidsstudie technologie en innovatiemonitor ten behoeve van het opsporen van de belangrijkste en meeste kansrijke innovatieve ontwikkelingen in het goederenvervoer en de logistiek voor het bereiken van de beleidsdoelen zal in samenwerkingsverband van publieke en private partijen en kennisinstellingen in 2004 worden gestart. In dit kader wordt bezien of een financiële stimulering van haalbaarheidsstudies en pilots aan de orde is.

*"ROME"© zal in meer dan één opzicht op diverse plaatsen toepasbaar zijn, teneinde vast te stellen hoe zulks plaatselijk geïmplementeerd zal dienen te worden zal steeds weer (net zoals in Rotterdam heeft plaatsgevonden en nog vindt) onderzoek dienen te worden verricht.*

*Financiële stimulering zou de kansen en de kwaliteit van het onderzoek aanmerkelijk versnellen.*

### **Gezonde vervoerssectoren**

Met het beleid wordt beoogd de vervoerssectoren in staat te stellen economisch gezond te opereren. Dit wordt bereikt door het bevorderen van een adequate kennisinfrastructuur en een goed vestigingsklimaat in het belang van producenten en consumenten. Daarnaast vindt stimulering plaats van het innovatief vermogen van de vervoerssectoren.

*Het is al lang geen geheim meer dat de transportsector zijn grootste kostenposten vindt in brandstof en schadepostenrekening, waardoor eveneens stilstand dreigt te ontstaan. Bereikbaarheid is hierbij eveneens van groot belang. Voor alle partijen zal "ROME"© zeker rond Rotterdam en Amsterdam een grote stimulans betekenen.*

### **Zuinig ruimte gebruik.**

De doelen van het zuinig ruimte gebruik zijn het beperken van de fysieke ruimte door verkeersinfrastructuur met het oog op de opheffing van 90% van de fysieke barrières tussen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in 2010, voor zover deze althans worden veroorzaakt door hoofdwegen, het zuinig omgaan met ruimte bij uitbreiding van het hoofdwegen, spoor en vaarwegennet in 2010, het bevorderen van intensief ruimtegebruik bij grote infrastructurele en zeehavenprojecten en het bevorderen van de principes van duurzaam bouwen bij grote infrastructurele en onderhoudsprojecten.

*"ROME"© probeert juist zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaande infrastructuur, zodanig dat de door de haar aangedragen oplossingen tot ver na 2010 bruikbaar zullen blijven.*

### **Niet vastgelegde verplichtingen.**

Voor het realiseren van duurzaamheidsdoelen is VenW afhankelijk van een aantal externe factoren. Ten derde is VenW afhankelijk van de bereidheid en de inzet van de private sector voor het bereiken van de doelen.

*Bij monde van recente publicatie door VNO/NCW waarin zij stelt 15 miljard euro ter beschikking te stellen teneinde de toestand op de wegen te willen wijzigen door aanleg van wegen, menen wij dat zulks waarschijnlijk wel nimmer bewaarheid zal worden edoch "ROME"© biedt voldoende perspectieven e.e.a. tegen wellicht geringere kosten te realiseren. Hierbij zou het bedrijfsleven nog immer een rol kunnen spelen.*

### **Reductie verkeersslachtoffers weg.**

De maatschappelijke kosten door verkeersonveiligheid worden jaarlijks gemiddeld geschat op ong. 8 miljard euro.

*Door een spoedige implementatie van "ROME"© zou het vorengeschetste aanzienlijk gereduceerd kunnen worden.*

### **Bewuste vervoerswijze keuze.**

Mobiliteit gaat uit van vijf kansrijke invalshoeken.

1. **Korte ritten**, 70% van het totaal aan verplaatsingen, waarbij het aandeel fiets als indicator wordt gebruikt (streven: verhoging).
2. **Werkgerelateerde verplaatsingen**, nauw samenhangend met de congestieproblematiek, waarbij het aandeel alternatieven voor het solo-autogebruik als indicator wordt gebruikt (streven: verhoging).
3. **Recreatieve verplaatsingen**, betreft een veelheid aan verplaatsingen, bijvoorbeeld de avondspits bestaat voor bijna 40% uit recreatieve verplaatsingen, waarbij als indicator wordt gebruikt: aandeel buiten-spitse recreatieve verplaatsingen (streven: verhoging).
4. **Locatiebereikbaarheid**, nauw samenhangend met integrale gebiedswijze aanpak.
5. **Ketenmobiliteit**, vooral de goede aansluiting van fiets en auto op het openbaar vervoer.

*Bij steden als Rotterdam en Amsterdam zullen door toepassing van "ROME"© de keuzes tussen de vijf "invalshoeken" door de toegenomen leefbaarheid minder een en/of karakter hebben maar de mogelijkheden naar en/en meer doen toenemen. In de huidige omstandigheden is door de congestieproblematiek de keuze erg gering.*

## Capaciteitsvergroting infrastructuur.

Benutting.

### Netwerk rijkswegen.

Het rijk streeft naar de realisatie van een basiskwaliteit voor de bereikbaarheid in de vorm van een trajectnelheid op autosnelwegen, gemiddeld over alle werkdagen van het jaar, van ten minste 60 km/u gedurende het drukste uur. Waar de trajectnelheid structureel onder de 60 km/u daalt is sprake van een knelpunt.

*Hoewel "ROME"© eveneens streeft naar capaciteitsvergroting, probeert zij in tegenstelling tot de overheid deze juist door "doorstroming" te creëren.*

*Toename van infrastructuur is bij "ROME"© veel minder aan de orde en zorgt o.i. ook veel minder voor beoogde afname van de problemen.*

*De "trajectnelheid" kan naar wij menen na onderzoek veel meer in de richting van de 80 km/u liggen, zodat het vrachtverkeer en forenzenverkeer rond de grote centra veeleer een afstemming tot elkaar bereikt.*

*Zulks zou o.i. in een eerder stadium dan de geplande 2020 gerealiseerd kunnen worden.*

## Beprijzing transportsector.

### Tolheffing.

*Beprijzing van de transportsector is gelet op de druk die er reeds heerst op de sector minder een uitgangspunt geweest in "ROME"© daar dit eveneens de kostprijs van producten en dus eveneens de internationale concurrentiepositie onnodig zou belasten. Tolheffing is met name voor nieuw en speciaal voor bepaalde doelgroepen aan te leggen infrastructuur aan te bevelen.*

*Zowel de NOORDELIJKE RANDSTAD, UTRECHT, HAAGLANDEN en ROTTERDAM zouden door "ROME"© bijzonder goed terzijde gestaan kunnen worden bij de beteugeling van de bereikbaarheidsproblematiek.*

*Kilometerheffing zou bij toepassing van "ROME"© meer als rechtvaardig door de burgerij kunnen worden aanvaard.*

Wij nodigen (dagen) hierdoor alle belanghebbenden uit deze kansrijke plannen met ons te willen realiseren.

**"ROME"**

Voor deze

Cor Rooker & Bart Mees.